

VERORDNUNG (EU) 2017/227 DER KOMMISSION**vom 9. Februar 2017****zur Änderung von Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH) betreffend Bis(pentabromphenyl)ether****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Chemikalienagentur, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 68 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bis(pentabromphenyl)ether (DecaBDE) ist ein weitverbreitetes Flammenschutzmittel, das als Additiv Produkten in vielen verschiedenen Sektoren zugesetzt wird, insbesondere Kunststoff- und Textilerzeugnissen, das aber auch in Klebstoffen, Dichtmassen, Beschichtungen und Druckfarben eingesetzt wird.
- (2) Am 29. November 2012 stuft der nach Artikel 76 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingesetzte Ausschuss der Mitgliedstaaten DecaBDE als persistenten, bioakkumulierbaren und toxischen Stoff (PBT) und als sehr persistenten und sehr bioakkumulierbaren Stoff (vPvB) nach Artikel 57 Buchstabe d bzw. Buchstabe e der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 ein. Am 19. Dezember 2012 wurde der Stoff in die Kandidatenliste der besonders besorgniserregenden Stoffe (Substances of Very High Concern — SVHC) aufgenommen, die für eine Aufnahme in Anhang XIV der REACH-Verordnung in Betracht kommen.
- (3) Norwegen schlug am 2. Mai 2013 vor, DecaBDE in Anlage A (Eliminierung) des Stockholmer Übereinkommens über persistente organische Schadstoffe (POPs) aufzunehmen.
- (4) In Anbetracht des Vorschlags Norwegens gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass die zweckmäßigste Regulierungsmaßnahme nicht mehr darin besteht, DecaBDE der Zulassungspflicht nach der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 zu unterwerfen. Am 21. Juni 2013 ersuchte die Kommission die Europäische Chemikalienagentur (im Folgenden die „Agentur“), ein Dossier entsprechend den Anforderungen von Anhang XV der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (im Folgenden „Dossier gemäß Anhang XV“) zu erarbeiten, um ein Beschränkungsverfahren nach den Artikeln 69 bis 73 der REACH-Verordnung einzuleiten.
- (5) Am 4. August 2014 legte die Agentur in Zusammenarbeit mit Norwegen ihrem Ausschuss für Risikobeurteilung (im Folgenden „RAC“) und ihrem Ausschuss für sozioökonomische Analyse (im Folgenden „SEAC“) ein Dossier gemäß Anhang XV ⁽²⁾ vor. Dieses Dossier belegte, dass auf EU-Ebene gehandelt werden muss, um gegen die Risiken für die menschliche Gesundheit und die Umwelt vorzugehen, die mit der Herstellung, dem Inverkehrbringen oder der Verwendung von DecaBDE als Stoff, als Bestandteil anderer Stoffe, in Gemischen oder in Erzeugnissen verbunden sind.
- (6) Der RAC verabschiedete am 2. Juni 2015 seine Stellungnahme, in der er bestätigte, dass die persistenten und bioakkumulierenden Eigenschaften von DecaBDE selbst nach Ende der Emissionen aufgrund seiner großen Verbreitung und seines Potenzials, unumkehrbare langfristige Umweltschäden zu verursachen, noch Anlass zu konkreter Besorgnis geben. Überdies kann die Exposition gegenüber DecaBDE bei Säugetieren und auch Menschen zu Neurotoxizität führen.
- (7) Der RAC pflichtete dem Ergebnis des Dossiers gemäß Anhang XV bei, dass eine allgemeine Beschränkung für alle Verwendungen von DecaBDE — mit einigen spezifischen Ausnahmen — die DecaBDE-Emissionen mittel- bis langfristig weitestgehend verringern würde.

⁽¹⁾ ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1.⁽²⁾ <http://echa.europa.eu/documents/10162/a3f810b8-511d-4fd0-8d78-8a8a7ea363bc>

- (8) Der SEAC verabschiedete am 10. September 2015 seine Stellungnahme, in der er äußerte, dass die vorgeschlagene Beschränkung in der durch den SEAC geänderten Form, was ihren sozioökonomischen Nutzen und ihre sozioökonomischen Kosten angeht, die zweckmäßigste EU-weite Maßnahme zur Reduzierung der Emissionen von DecaBDE darstellt. Der SEAC legte seiner Stellungnahme die Kostenwirksamkeit der vorgeschlagenen Beschränkung in ihrer geänderten Form sowie eine Reihe weiterer qualitativer Argumente zugrunde.
- (9) Der SEAC stimmte der Übergangsfrist von achtzehn Monaten bis zur Anwendung der im Dossier gemäß Anhang XV vorgeschlagenen Beschränkung zu, damit den Interessenträgern Zeit bleibt, um die für eine Umsetzung erforderlichen Maßnahmen zu treffen.
- (10) Sowohl der RAC als auch der SEAC stimmten zu, die Zivillufffahrt von der im Dossier gemäß Anhang XV vorgeschlagenen Beschränkung auszunehmen. Infolge der im Zuge der öffentlichen Konsultation eingetroffenen Hinweise schlug der SEAC zudem vor, dies solle auch für militärische Luftfahrzeuge gelten.
- (11) Die vorgeschlagene Beschränkung sollte nicht für Elektro- und Elektronikgeräte gelten, die unter die Richtlinie 2011/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ fallen, da das Inverkehrbringen solcher Geräte, die polybromierte Diphenylether (PBDE) in einer Konzentration von mehr als 0,1 Gewichtsprozent enthalten, bereits in dieser Richtlinie geregelt ist.
- (12) Der RAC und der SEAC stimmten außerdem zu, bereits vor Anwendungsbeginn dieser Beschränkung in Verkehr gebrachte Erzeugnisse von der vorgeschlagenen Beschränkung auszunehmen.
- (13) Aufgrund von im Rahmen der öffentlichen Konsultation erhaltenen Informationen schlug der SEAC vor, Ausnahmen für Kfz-Ersatzteile nach der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾, für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge nach der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ und für Maschinen nach der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ aufzunehmen, sofern diese Fahrzeuge und Maschinen vor dem 1. Juli 2018 hergestellt werden. Er begründete diese Ausnahmen mit der unverhältnismäßigen Belastung durch die vorgeschlagene Beschränkung für solche Ersatzteile, angesichts der betroffenen geringen Mengen, der vorgeschriebenen schrittweisen Reduzierung der DecaBDE-Menge (da die Fahrzeuge und Maschinen die letzte Phase ihres Lebenszyklus erreichen) und der Kosten für die Erprobung alternativer Werkstoffe für die Herstellung dieser Ersatzteile. Der SEAC sah keinen Grund, die Ersatzteile dieser Fahrzeuge und Maschinen anders zu behandeln, obwohl sich ihre Lebenszyklen unterscheiden.
- (14) Das Forum für den Austausch von Informationen zur Durchsetzung der Agentur nach Artikel 76 Absatz 1 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 wurde im Zuge des Beschränkungsverfahrens konsultiert und seinen Empfehlungen wurde Rechnung getragen.
- (15) Am 28. September 2015 legte die Agentur der Kommission die Stellungnahmen des RAC und des SEAC ⁽⁵⁾ vor.
- (16) Ausgehend von diesen Stellungnahmen gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass mit der Herstellung, der Verwendung oder dem Inverkehrbringen von DecaBDE als Stoff, als Bestandteil anderer Stoffe, in Gemischen oder in Erzeugnissen ein nicht hinnehmbares Risiko für die menschliche Gesundheit und für die Umwelt verbunden ist. Die Kommission ist auch der Auffassung, dass gegen diese Risiken EU-weit vorgegangen werden muss.
- (17) In Anbetracht der anhaltenden Unklarheit, ob die Recyclingbranche in der Lage ist, die Entsorgung DecaBDE-haltiger Abfälle zu gewährleisten, hält es die Kommission für erforderlich, einen längeren Zeitraum als achtzehn Monate für die Übergangsfrist vorzusehen.
- (18) Die Erlaubnis, die ununterbrochene Verfügbarkeit von DecaBDE für die Produktion sowohl von zivilen als auch von militärischen Luftfahrzeugen sicherzustellen, sollte auf zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung begrenzt werden, was der Industrie genügend Zeit zur Umstellung lassen dürfte. Auch für die Produktion und das Inverkehrbringen von Ersatzteilen für alle — sowohl zivile als auch militärische — Luftfahrzeuge sollte eine Ausnahmeregelung gewährt werden, sofern sie vor Ablauf dieses Zeitraums hergestellt werden.

⁽¹⁾ Richtlinie 2011/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2011 zur Beschränkung der Verwendung bestimmter gefährlicher Stoffe in Elektro- und Elektronikgeräten (ABl. L 174 vom 1.7.2011, S. 88).

⁽²⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24).

⁽⁵⁾ <http://echa.europa.eu/documents/10162/b5ac0c91-e110-4afb-a68d-08a923b53275>

- (19) Für die Produktion und das Inverkehrbringen von Ersatzteilen für die in Erwägungsgrund 13 genannten Fahrzeuge und Maschinen, die vor 2. März 2019 produziert werden, sollte ebenfalls eine Ausnahmeregelung gelten.
- (20) Die Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (21) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 133 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Februar 2017

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

In Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 wird der folgende Eintrag eingefügt:

<p>„67. Bis(pentabromphenyl)ether (Decabromdiphenylether, DecaBDE) CAS-Nr.: 1163-19-5 EG-Nr.: 214-604-9</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Darf als Stoff selbst weder hergestellt noch in Verkehr gebracht werden nach dem 2. März 2019. 2. Darf weder bei der Produktion verwendet noch in Verkehr gebracht werden: <ol style="list-style-type: none"> a) als Bestandteil eines anderen Stoffs, b) als Gemisch, c) als Erzeugnis oder als Teil eines Erzeugnisses, in Konzentrationen von $\geq 0,1$ Gew.-% nach dem 2. März 2019. 3. Die Absätze 1 und 2 gelten nicht, wenn der Stoff selbst oder als Bestandteil eines anderen Stoffs oder Gemischs für folgende Zwecke verwendet werden soll oder verwendet wird: <ol style="list-style-type: none"> a) bei der Produktion eines Luftfahrzeugs vor dem 2. März 2027, b) bei der Produktion von Ersatzteilen für: <ol style="list-style-type: none"> i) ein Luftfahrzeug, das vor dem 2. März 2027 produziert wird, ii) Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 2007/46/EG, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) oder Maschinen gemäß der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (**), die vor dem 2. März 2019 produziert werden. 4. Absatz 2 Buchstabe c gilt nicht für: <ol style="list-style-type: none"> a) Erzeugnisse, die vor dem 2. März 2019 in Verkehr gebracht werden, b) Luftfahrzeuge, die im Einklang mit Absatz 3 Buchstabe a produziert werden, c) Ersatzteile für Luftfahrzeuge, Fahrzeuge oder Maschinen, die im Einklang mit Absatz 3 Buchstabe b produziert werden, d) Elektro- und Elektronikgeräte gemäß der Richtlinie 2011/65/EU. 5. „Luftfahrzeug“ bezeichnet für die Zwecke dieses Eintrags Folgendes: <ol style="list-style-type: none"> a) ein ziviles Luftfahrzeug, das entsprechend einer nach der Verordnung (EU) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (***) ausgestellten Musterzulassung oder einer nach den nationalen Vorschriften eines Vertragsstaats der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO erteilten Konstruktionsgenehmigung produziert worden ist, oder für das ein Lufttüchtigkeitszeugnis von einem ICAO-Vertragsstaat nach Anhang 8 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt ausgestellt worden ist, b) ein Militärluftfahrzeug.
---	---

(*) Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

(**) Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24).

(***) Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, und zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG (ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.)“